NR XCI 2015 KWIECIEŃ WWW.BANKOWOSCPRYWATNA.PL

PRIVATE BANKING

PIERWSZA GAZETA BANKOWOŚCI PRYWATNEJ

POKUSY DLA KONESERÓW MOCY

Z salonu motoryzacyjnego w Genewie Private Banking wybrał dziś kilka propozycji dla tych miłośników motoryzacji, którzy cenią sobie bardzo specjalną ofertę, kochają szybkość, oryginalność i nie przerażają ich wysokie rachunki. Bardzo wysokie.



Porsche 911 GT3 RS

Najbardziej ekstremalna wersja Porsche 911 nazywa się GT3 RS. To pojazd z pogranicza dwóch światów: profesjonalnych wyścigów i szybkiej jazdy po krętych publicznych drogach. Porsche 911 GT3 RS ma w kabinie uproszczoną klatkę zabezpieczającą przed groźnymi wypadkami, ma również profesjonalne kubełkowe fotele. Jego wnętrze stanowi więc namiastkę prawdziwego samochodu wyścigowego. Interesujący jest również silnik. To wolnossący, 4-litrowy bokser o mocy 500 KM. Dzięki niemu 911 GT3 RS rozpędza się do 100 km/h w 3,3 s, a do 200 km/h – w 10,9 s i może jechać oszałamiające 310 km/h. To osiągi lepsze niż w przypadku zwykłego 911 turbo, które kosztuje w Polsce 819 300 zł. Za Porsche 911 GT3 RS trzeba jednak zapłacić więcej, bo aż 887 600 zł.

Cena ta ma jednak uzasadnienie. Przede wszystkim zrobiono wiele, by maksymalnie obniżyć masę auta. Przykładowo aluminiowe elementy nadwozia wzięto z wspomnianego 911 Turbo, ale dach zrobiono ze stopu magnezu, a pokrywy bagażnika i silnika wykonano z tworzywa wzmocnionego włóknem węglowym. Dzięki temu obniżono środek ciężkości i zaoszczędzono kilkanaście kilogramów.

Najważniejsza w 911 GT3 RS jest jednak aerodynamika. Wszystkie wprowadzone w tym modelu nowe elementy mają duże znaczenie i wpływają na stabilniejszą jazdę na torze wyścigowym. To m.in. splitter z przodu, specjalne wloty powietrza w okolicy błotników i najbardziej rzucające się w oczy ogromne skrzydło z tyłu, o regulowanym kącie pochylenia.

Napęd – jak przystało na samochód o wyścigowym rodowodzie – trafia na tylną oś, ale pośrednikiem między silnikiem a kołami jest automatyczna, dwusprzęgłowa skrzynia o siedmiu przełożeniach. Fani poprzedniego 911 GT3 będą więc pewnie narzekać uważając, że lepsza byłaby ręczna przekładnia. Jednak nawet z PDK 911 GT3 RS potrafi przejechać tor Nürburgring w czasie 7 minut 20 sekund, czyli szybciej niż poprzednie 911 GT3 RS.



Aston Martin DBX

Jest na prąd, ma napęd na cztery koła i na razie to tylko prototyp. Aston Martin DBX to zapowiedź nowego crossovera tej szlachetnej brytyjskiej marki i spora niespodzianka. Mało kto spodziewał się, że aston postanowi wejść do segmentu SUV-ów, podobnie jak czynią to m.in. Bentley, Rolls-Royce i Maserati. Oczywiście Brytyjczycy o samochodach 4x4 myślą w sposób specyficzny dla tej marki, określając prototyp mianem luksusowego samochodu GT – czyli na długie podróże – ale podanego w nieco innej formie niż dotychczas.

Szef Aston Martina, Andy Palmer, potwierdził, że w ciągu kilku lat kierowany przez niego producent luksusowych samochodów wejdzie na rynek crossoverów z najwyższej półki. Celem jest przyciągnięcie nowych klientów, którzy cenią nie tylko sportowe osiągi, ale też komfort podróżowania i funkcjonalność. Przykładowo DBX ma wygodne miejsca dla czterech osób, duży bagażnik. Właściwie to dwa bagażniki, bo dodatkowa przestrzeń na pakunki znajduje się pod przednią pokrywą. Tam gdzie zwykle ukryty jest silnik. Rolę napędu pełnią zaś dwa elektryczne silniki zamontowane przy kołach i zasilane litowo-siarkowymi akumulatorami. Inne ciekawostki to system kierowania „by-wire", czyli bez bezpośredniego połączenia kierownicy z kołami, kamera zastępująca wsteczne lusterka czy też węglowo-ceramiczne hamulce z systemem odzyskiwania energii hamowania.

Za to kolor lakieru, w jakim występuje prototyp, to jedynie ciekawostka typowa dla samochodu pokazowego. To aluminium w kolorze „chrom czarna perła", dzięki któremu auto wygląda, jakby całe było pokryte lustrami. W seryjnym samochodzie takie malowanie byłoby niepraktyczne i pozbawione sensu.



Koenigsegg Regera

Szwedzki producent supersamochodów o nazwie niezwykle trudnej do zapamiętania przedstawił – zgodnie z obowiązującym obecnie trendem – hybrydowy sportowy wóz, na którego napęd składają się trzy silniki elektryczne oraz mocny spalinowy silnik V8. To pierwszy hybrydowy samochód w historii Koenigsegga. Powstanie on w ściśle określonej liczbie egzemplarzy – zaplanowano jedynie 80 sztuk po niespełna 2 mln dol. każda.

Rywalami dla Regery są takie spektakularne superauta jak Mclaren P1, Ferrari LaFerrari, czy też Porsche 918 Spyder. Tyle że szwedzki producent bije je na głowę pod względem łącznej mocy zespołu napędowego: to ponad 1500 KM. Większość tej mocy, 1100 KM, generuje silnik spalinowy 5.0 V8. Kolejne 700 KM pochodzi z silników elektrycznych. Jednak moce te się nie sumują. Warto jeszcze dodać, że moment obrotowy, jakim dysponuje kierowca Regery to ponad 2000 Nm. To wartości wręcz monstrualne.

W połączeniu z masą auta, równą niespełna 1,5 tony, oznacza to niesamowite osiągi. Konkretnie czas przyspieszania od 0 do 100 km/h w ok. 2,8 s i do 400 km/h w czasie krótszym niż 20 s. Co ciekawe auto może też – w ograniczonym zakresie – jechać wykorzystując jedynie silniki elektryczne, a jego akumulatory da się ładować z gniazdka.

Jak zapewniają szefowie Koenigsegga, Regera jest też relatywnie łatwa w prowadzeniu, bo stabilność na drodze zapewnia dbająca o bezpieczeństwo elektronika oraz aktywne systemy aerodynamiczne, w tym chowany spoiler, który po rozłożeniu zapewnia dodatkową siłę docisku, zwiększającą stabilność auta podczas bardzo szybkiej jazdy.



Bentley EXP 10 speed 6

Piękny i nietuzinkowy Bentley, który zaskoczył miłośników tej marki. To dwuosobowe sportowe auto, które w przyszłości ma zagrozić konstrukcjom takich producentów jak Ferrari, Aston Martin lub McLaren. Gotowe auto tej klasy, nie koniecznie podobne do prototypu, ma się pojawić w ofercie Bentleya za mniej-więcej trzy lata. Tymczasem ta brytyjska marka należąca do Volkswagena sygnalizuje gotowość do śmiałego wejścia w segment dwumiejscowych sportowych wozów i oczekuje od swoich przyszłych klientów opinii o prototypie EXP 10 speed 6.

Auto koncepcyjne napędzane jest hybrydowym zespołem napędowym, ale w ostatecznej wersji może też być dostępne w wariancie z tradycyjnym, spalinowym silnikiem. Bentley na razie zresztą nie ujawnił żadnych szczegółów dotyczących mocy, ale najpewniej będzie to grubo ponad 500 KM. Z zapowiedzi szefów tej marki wynika, że osiągi sportowego Bentleya mają wyznaczyć nowe standardy w tej klasie, a to oznacza prędkość maksymalną przekraczającą 320 km/h. Ciekawostką w EXP 10 jest również kokpit: zupełnie inny niż we współczesnych Bentleyach. Jego centralnym punktem jest 12-calowy, zakrzywiony ekran, służący jako interfejs całej pokładowej elektroniki począwszy od nawigacji, a skończywszy na komputerze pokładowym.

Bentley na pewno poważnie myśli o poszerzaniu oferty, o czym świadczy rozbudowa fabryki tej marki w brytyjskim Crewe. Wkrótce zresztą do produkcji wejdzie pierwszy SUV o nazwie Bentayga. Nowe modele mają sprawić, że firma, która w 2013 r. sprzedała 10 tys. aut, w 2020 r. będzie sprzedawać ich ponad 20 tysięcy.



Aston Martin Vulcan

Kolejne superauto o ponadprzeciętnych osiągach to Aston Martin Vulcan. Nazwa Vulcan odnosi się do samolotu, który niegdyś stacjonował w miejscu głównej siedziby Astona, gdy miejsce to było jeszcze bazą brytyjskich sił powietrznych. Producent przewiduje, że wóz ten będzie kosztować ok. 2 mln euro, a cenę uzasadnia zastosowanie nowoczesnych technologii, choćby w postaci drogich, lekkich materiałów z włóknem węglowym na czele. Pojazd ten jest przeznaczony tylko do jazdy po torze, a powstanie w zaledwie 24 egzemplarzach. Produkcja rozpocznie się pod koniec tego roku.

Jego napęd to silnik 7.0 V12 o mocy przekraczającej 800 KM. Vulcan waży przy tym zaledwie 1395 kg, czyli bardzo mało. Osiągi, których producent jeszcze nie ujawnia, muszą być zatem znakomite, a prędkość maksymalna na pewno przekroczy 320 km/h. Silnik Vulcana zamontowany jest z przodu, ale za przednią osią tak, by uzyskać jak najlepszy rozkład masy. Oczywiście napęd trafia na tylne koła, a pośrednikiem są 6-biegowa, sekwencyjna skrzynia Xtraca zapożyczona z wyczynowego Vantage'a GTE oraz magnezowa obudowa wału napędowego, który z kolei wykonany jest z włókna węglowego.

Menedżerowie Astona zwracają też uwagę na tytanowy wydech z końcówkami umieszczonymi po obu stronach auta. Wspominają o spektakularnym dźwięku silnika, jak i płomieniach, które wydobywają się z wydechu podczas szybkich redukcji.

Henryk Jarecki

Henryk Jarecki

